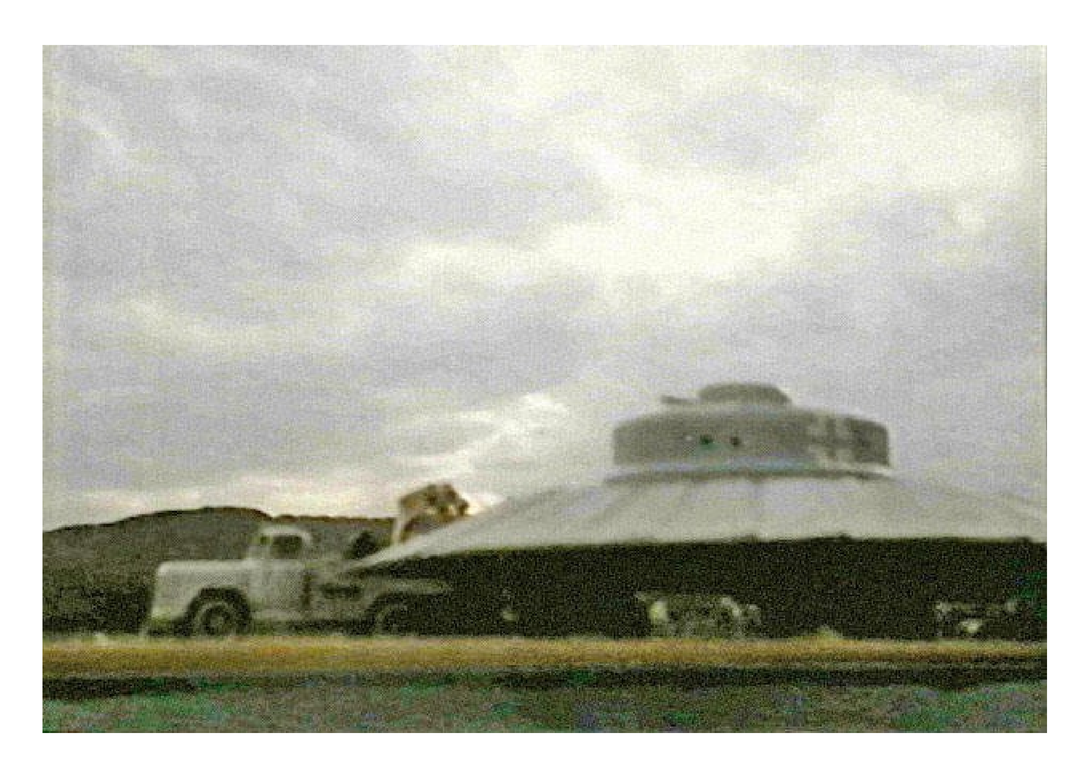
Die Bezeichnung **Vril** ist die Abkürzung von "VRI-IL", was "Wie Gott" bedeutet. Offiziell war Vril die "Alldeutsche Gesellschaft für Metaphysik", die sich im Jahr 1919 mit der Thule-Gesellschaft und der obskuren DHvSS (Männer vom Schwarzen Stein) zusammenschloss.
Jede okkulte Gruppe hatte ihre eigenen Überzeugungen und Ursprünge. Die DHvSS (1912) verehrte die deutsche Berggöttin Isias und den Schwarzen Stein. Die Thule-Gesellschaft (1917) glaubte an die Theorie der hohlen Erde und leitete ihren Namen von Ultima Thule ab, der antiken Hauptstadt von Hyperborea auf dem Gipfel der Welt. Vril verehrte die Schwarze Sonne (das unsichtbare innere Licht der Gottheit), die angeblich unglaubliche Macht verleiht oder erzeugt, und kommunizierte mit arischen Außerirdischen durch psychisches *Channeling*.

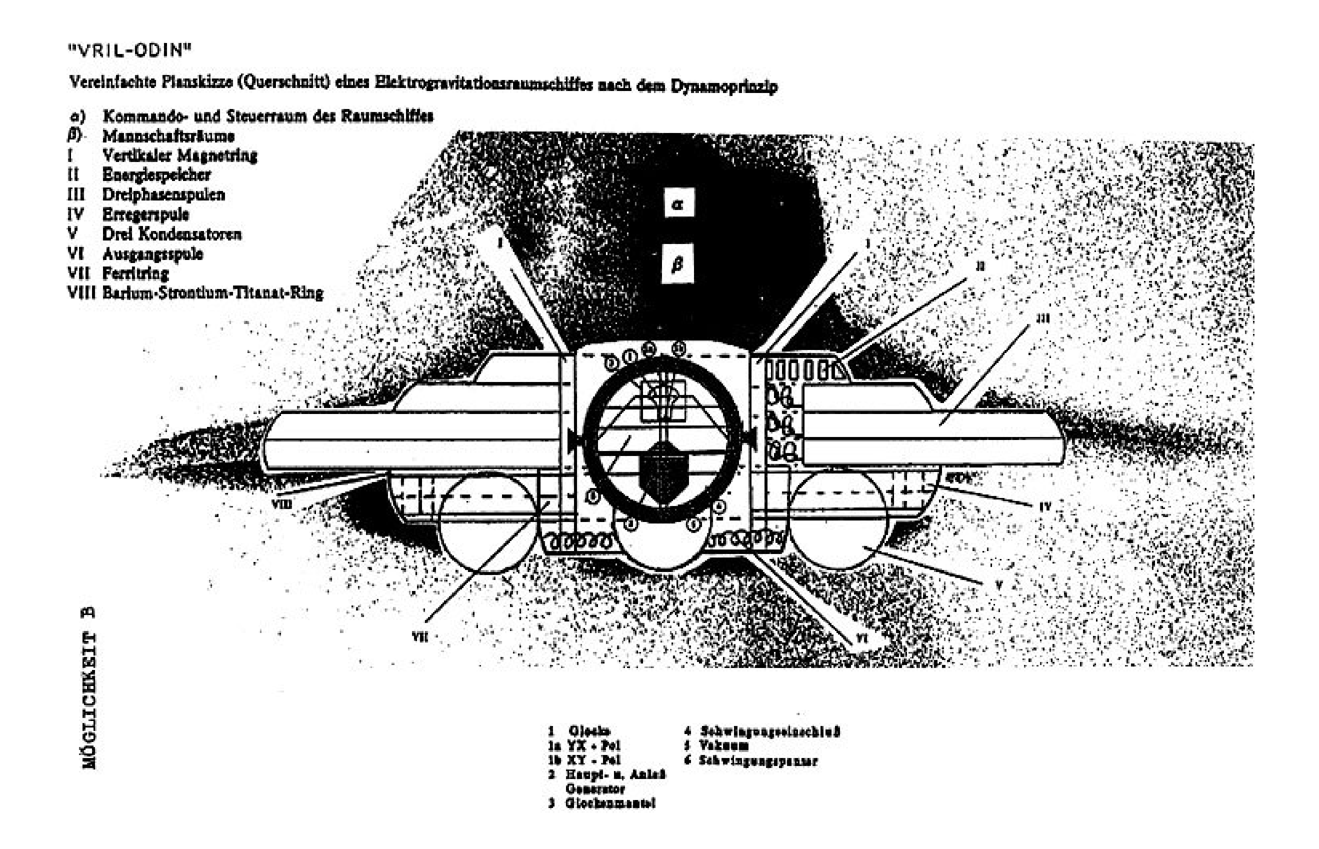
Doch im Gegensatz zu den beiden anderen Gruppen war die Vril-Gesellschaft ein innerer Kreis von Frauen, die ebenfalls gegen ihre Zeit und Kultur kämpften. Sie waren übersinnliche Medien und glaubten, dass ihre langen Haare als kosmische Antennen fungierten, um außerirdische Kommunikation aus dem Jenseits zu empfangen. Hier beginnt also die Geschichte der Vril-Scheibe. Trotz ihres Misstrauens gegenüber Männern schlossen sich die Frauen von Vril mit der Thule-Gesellschaft und der DHvSS zusammen, um eine interdimensionale, kanalisierte Flugscheibe zu konstruieren, die als JenseitsFlugMaschine (JFM) bekannt wurde. Bis 1922 wurde die scheibenförmige Maschine in München gebaut und zwei Jahre lang getestet.



Ein gewisser W.O. Schumann von der Technischen Universität München erfand einen Levitator aus den kanalisierten JFM-Informationen, die von den Medien Maria Orsic und Sigrun geliefert wurden. 1924 wurde das JFM-Projekt aufgegeben, aber die Arbeit an der Perfektionierung des Levitators, der damals als Schumann SM-Levitator bekannt war, ging weiter.

Als die NSDAP (die ihrerseits aus der Thule-Gesellschaft hervorging) 1933 an die Macht kam, erhielten die Okkultisten offizielle Unterstützung für ihre weitere Entwicklung der Flugscheiben. Thule und Vril begannen mit der RFZ-Serie (RundFlugZeug) von 1934-41. Mit Kriegsbeginn 1939 wurde aus der RFZ-5 die Haunebu I und 1941 aus der RFZ-7 die Vril 1 Jäger. Der Grund für diese Änderungen war das revolutionäre Triebwerk von Thule, das die Schwerkraft durch rotierende elektromagnetisch-gravitische Felder beeinflusste. Vril hatte bis 1941 auch den SM-Levitator perfektioniert, und so gingen zwei neue Serien in den limitierten Bau, allerdings mit leicht unterschiedlichen Zielen.
Thule wollte sowohl ein serienreifes Kampfschiff als auch ein funktionsfähiges Raumschiff entwickeln.

Vril hingegen wollte nur Raumschiffe entwickeln, um Aldebaran im Sternbild Stier 68 Lichtjahre von der Erde entfernt zu erreichen.



Da Hitler ab 1941 Geheimbünde in Deutschland verboten hatte, wurden sowohl Thule als auch Vril unter der SS-Fachgruppe E-IV (Entwicklungsstelle 4) dokumentiert, die mit der Entwicklung alternativer Energien beauftragt war. Diese Einheit hatte bereits an der RFZ-Serie mitgearbeitet, aber "offiziell" existierten Thule und Vril nicht. Vril wurde im Geheimen als "die Kette" bezeichnet. Vril-Mitglieder trugen eine Doppelsignet-Scheibe, die die beiden Medien Maria Orsic und Sigrun repräsentierte.

Die erste reine Vril-Scheibe - der Vril 1 Jäger - wurde 1941 gebaut und flog erstmals 1942.

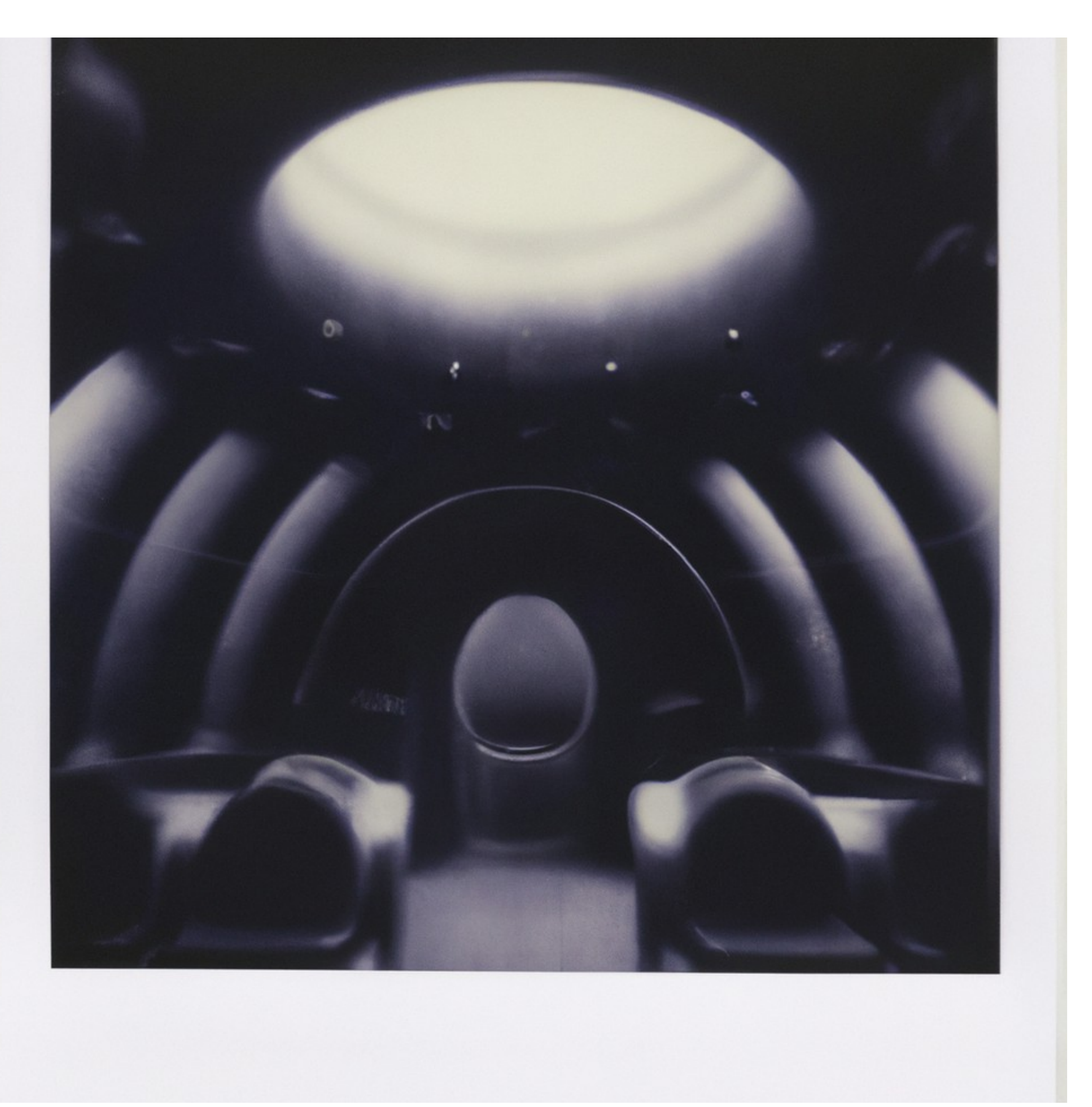


Blick ins Innere der Maschine



Sie hatte einen Durchmesser von 11,4 Metern, einen einzigen Piloten und konnte 2.900 km/h erreichen - 12.000 km/h! Sie flog zunächst mit einer Metallkuppel, aber spätere Testversionen hatten eine stark verstärkte Glaskuppel und konnten zwei Besatzungsmitglieder aufnehmen. Die Flugdauer betrug 5,5 Stunden. Geplant war die Bewaffnung mit zwei MK-108 Kanonen und 2 MG-17 Maschinengewehren. Siebzehn dieser Flugzeuge wurden gebaut und zwischen 1942-44 mit 84 Testflügen getestet. Der Vril 2 Zerstörer war eine hochentwickelte ovale Scheibe, die für die damalige Zeit viel zu komplex war; er war für 1945/46 geplant, so dass mit dem Bau nicht begonnen wurde. Die Vril 3 und 4 wurden zwar fotografiert, aber es gibt keine weiteren Informationen über sie. Die Vrils 5 und 6 tauchen ebenfalls nicht auf und waren möglicherweise nur Projekte. Die Vril 7 und 8 hingegen wurden gebaut.

Die Vril 7 Geist hatte einen Durchmesser von 45 Metern und eine Besatzung von vierzehn Mann. Sie wurde 1944 gebaut und in Arado-Brandenburg mit dem Vril-eigenen Triebwerk getestet.



Vrils Medium Sigrun reiste häufig zu der Anlage, um den Bau und die Tests zu überwachen. 1944 traten die Arado-Ingenieure mit einer Anfrage an sie heran. Sie wollten wissen, ob das Vril-Triebwerk für eines ihrer Projekte - den strategischen Bomber Arado E.555 - angepasst werden könnte. Sie erhielten die abrupte Antwort "Nein" und kehrten zu ihren Entwürfen zurück, die zu elf verschiedenen Versionen des Bombers führten. Kein herkömmlicher Bomber konnte der Hitze der Geschwindigkeit standhalten, die diese Maschinen erreichten, deren Hüllen speziell aus einem fortschrittlichen Metall namens Viktalen (in einigen Quellen Victalen oder Viktalon) gefertigt waren.



Die Vril 1 hatte eine einzige Hülle dieses Typs, die Vril 7 zwei. Der große Haunbeu III hatte sogar drei.

Da die SS alle Aspekte der Scheibenprogramme überwachte, musste jedes Modell zumindest theoretisch über eine Bewaffnung verfügen. Bei der Vril 7 Geist wären es vier MK-108-Kanonen gewesen.

Die Vril 8 Odin war die letzte offizielle Vril-Scheibe, die im Frühjahr 1945 während des Zusammenbruchs flugerprobt wurde. Diese Scheibe hatte eine automatische, nach oben feuernde Oberon-Kanone auf dem Kontrollzentrum installiert.

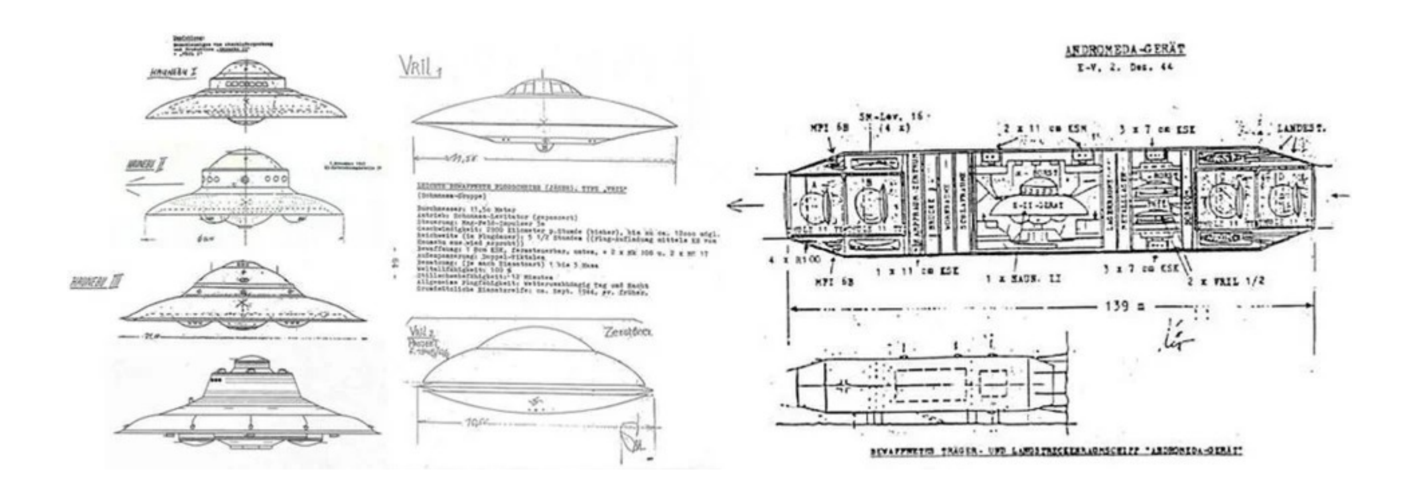
Die Vril-Gesellschaft hatte im März 1945 mit der Evakuierung zum Stützpunkt 211 im Neu-Schwabenland in der Antarktis begonnen, so dass es den Anschein hat, dass die Vril 8 Odin die letzte tatsächlich getestete Vril-Scheibe war. Einige Wochen nach der Kapitulation Deutschlands wurden jedoch sowohl Haunebu- als auch Vril-Schiffe am Himmel über dem besetzten Deutschland gesichtet.

Obwohl die Vril 9 Jäger nur als Entwurf auf dem Papier zu sehen war, wurde nach dem Krieg ein mit ihr identisches Raumschiff fotografiert. Der endgültige Plan von Vril war der Bau eines großen, 139 Meter langen zylindrischen Raumschiffs, das von der SS-Einheit E-IV als Andromeda-Gerat bezeichnet wurde.

Die Arbeiten an dieser "fliegenden Zigarre" sollten 1945 in einem riesigen, geschützten, oberirdischen, zeppelinartigen Hangar beginnen. Nach seiner Fertigstellung könnte er ein großes Haunebu IV- und zwei Vril 2-Raumschiffe aufnehmen und die Reise nach Aldebaran, dem ultimativen Traum der Vril-Gesellschaft, ermöglichen.

Obwohl diese geheimnisvollen Raumschiffe aus dem Reich der Science-Fiction zu stammen scheinen, ist es interessant festzustellen, dass nach der Besetzung Deutschlands und der Durchsuchung des besiegten Landes durch die militärischen Geheimdienstteams alle Unterlagen und Beweise über die Vril-Gesellschaft von den Alliierten vernichtet wurden.

Wenn die okkulte Gesellschaft und das okkulte Handwerk nie existierten und keine Bedrohung für die Alliierten darstellten, warum wurden dann alle Spuren ihrer Existenz von den Siegern gewaltsam beseitigt?



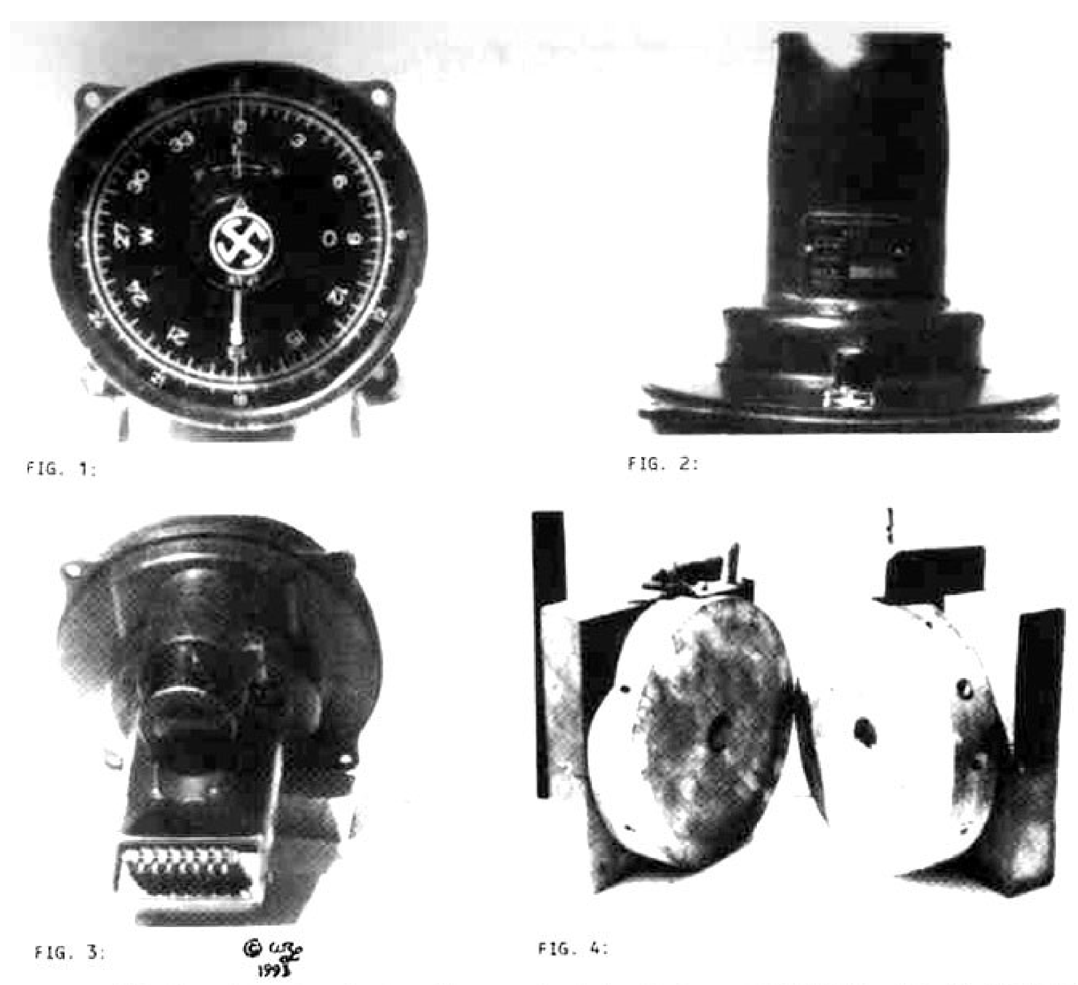


FIG. 1: Top view showing fluorescent dial and face calibrations. The 12 30-degree directional increments comprise those observed by me in the night sky of West Texas in 1950-53, prior to my first close-up daylight sighting. The celestially calibrated master (gyro) compass, indicated true north prior to takeoff, and was continually referenced by the Peiltochterkompass, as directional changes selected on the dial were made. With its fantastic speeds, the early saucer still had the limitation of requiring some "dead reckoning", until the I.G.S. transponder implantations were put to use. This is probably the reason so many saucers strayed over area towns.

FIG. 2: Horizontal rear view shows label, and receptacle at bottom for control cable attachment, with 14 contacts, which include power for 6-volt D.C. motor, and 6 bi-directional polarities, interconnected to the "Meisterkompass". Selection of directional changes with the dial, automatically activated the appropriate high-voltage switches, via pairs of the twelve contacts. The electrical disturbances which made use of magnetic compasses impossible on the early saucers, necessitated development of this celestial guidance system in 1943. Necessity is the mother of invention! This system was adapted to the Peenemunde rockets, and is similar or identical to the 200 or so celestial guidance systems found by General George Patton, in the salt caves beneath the Peenemunde complex in 1945. Patton was infuriated when he was required to destroy them. This also proves possession of German-made celestial guidance systems---other than those destroyed by Patton---by our military, long before generally believed.

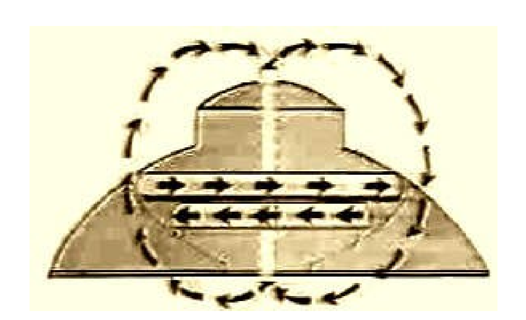
FIG. 3: Perspective view of the Peiltochterkompass.

FIG. 4: Photo of two antiquated wooden, high-voltage Tesla tuning coil forms (coils missing), purchased by me from the Los Alamos Scientific Laboratory ("LASL") salvage, around 1978. Twelve 30-degree increments on the notched form are primitively secured by an old window latch. They were part of some stuff cleared out of an "old barn" in the oldest area of the lab. Examination of the patina, materials, screws, nuts, bolts, and other hardware, indicates a ca. 1900 construction date, long before the 1942 Manhatten Project. The forms were apparently reworked in the 1950s to add modern automotive thrust bearings. Handwriting on them comports with that of Nikola Tesla. They were probably among electrical apparati acquired by the Illuminati from Tesla's Colorado Springs workshops, via sheriff's sales, taken eventually south to Los Alamos for use in Von Braun's Illuminati "p2" project. Lab security personnel were probably unaware of their origin or use by the time they were released for sale in 1978.

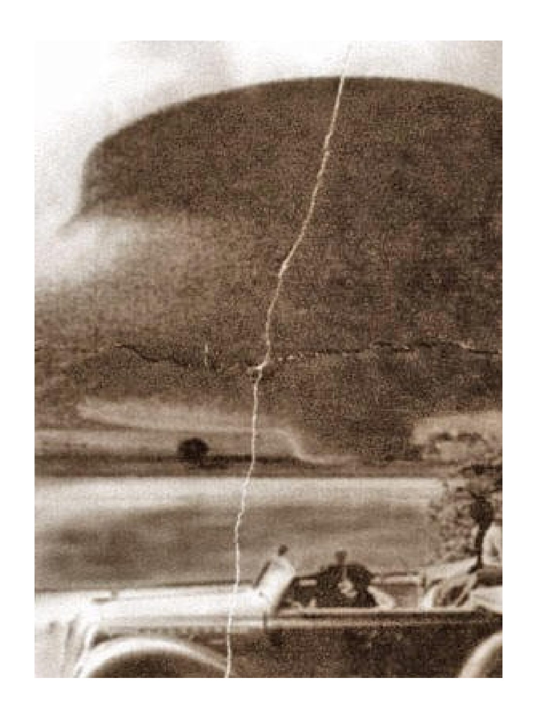
Das Himmelsnavigationsgerät KT-P2 der Haunebu

Die SS E-IV (Entwicklungsstelle 4), eine Entwicklungseinheit des okkulten "Ordens der Schwarzen Sonne" der SS, hatte den Auftrag, alternative Energien zu erforschen, um das Dritte Reich vom knappen Heizöl für die Kriegsproduktion unabhängig zu machen. Zu ihren Aufgaben gehörte die Entwicklung alternativer Energien und Brennstoffe.

Diese Gruppe entwickelte bis 1939 eine revolutionäre elektromagnetisch-gravitische Maschine, die Hans Colers Maschine für freie Energie zu einem Energiekonverter verbesserte, der mit einem Van-De-Graaf-Bandgenerator und einem Marconi-Wirbeldynamo (einem kugelförmigen Quecksilbertank) gekoppelt war, um starke rotierende elektromagnetische Felder zu erzeugen, die die Schwerkraft beeinflussten und die Masse reduzierten. Es wurde als Thule Triebwerk (auch Tachyonator-7-Antrieb genannt) bezeichnet und sollte in eine von Thule entwickelte Scheibe eingebaut werden.



Seit 1935 war die Thule-Gesellschaft auf der Suche nach einem abgelegenen, unauffälligen und unterentwickelten Testgelände für ein solches Raumschiff. Thule fand einen Ort im Nordwesten Deutschlands, der als **Hauneburg** bekannt war (oder möglicherweise als Hauneburg bezeichnet wurde). Bei der Einrichtung dieses Testgeländes und dieser Einrichtungen bezeichnete die SS-Einheit E-IV die neue Thule-Scheibe einfach als Kriegsprodukt - das "H-Gerät" (Hauneburg-Gerät).



Aus Sicherheitsgründen wurde der Name 1939 auf **Haunebu** abgekürzt und zusammen mit den Vril-Maschinen kurzzeitig als RFZ-5 bezeichnet, nachdem der Standort Hauneburg zugunsten des besser geeigneten Vril-Arado-Brandenburg-Flugzeugtestgeländes aufgegeben worden war. Die frühe Haunebu I, von der zwei Prototypen gebaut wurden, hatte einen Durchmesser von 25 Metern, besaß eine achtköpfige Besatzung und konnte die unglaubliche Anfangsgeschwindigkeit von 4.800 km/h erreichen, allerdings in geringer Höhe.

Durch weitere Verbesserungen konnte die Maschine bis zu 17.000 km/h erreichen. Die Flugdauer betrug 18 Stunden. Um den unglaublichen Temperaturen bei diesen Geschwindigkeiten zu widerstehen, wurde von SS-Metallurgen eine spezielle Panzerung namens Victalen (gefrorener Rauch) entwickelt, die speziell für die Haunebu- und Vril-Serien von Scheibenflugzeugen bestimmt war. Der Haunebu I hatte eine doppelte Hülle aus Victalen. (Gefrorener Rauch, entwickelt in den 30er Jahren)

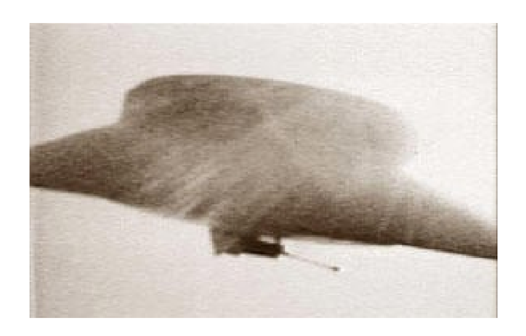


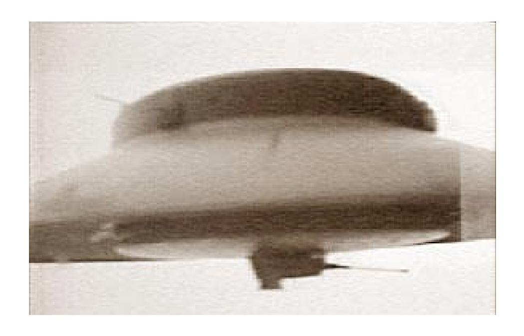
Die frühen Modelle versuchten auch, eine ziemlich große experimentelle Kanonenanlage zu testen - die 60-mm-Zwillings-KSK (KraftStrahlKanone), die vom Triebwerk angetrieben wurde.

Es wurde behauptet, dass der Strahl dieser Waffe sie zu einem Laser machte, aber das war sie nicht. Die Deutschen bezeichneten sie als "Anachronismus"-Waffe, die nicht in die damalige Zeit passte und fehl am Platz war.

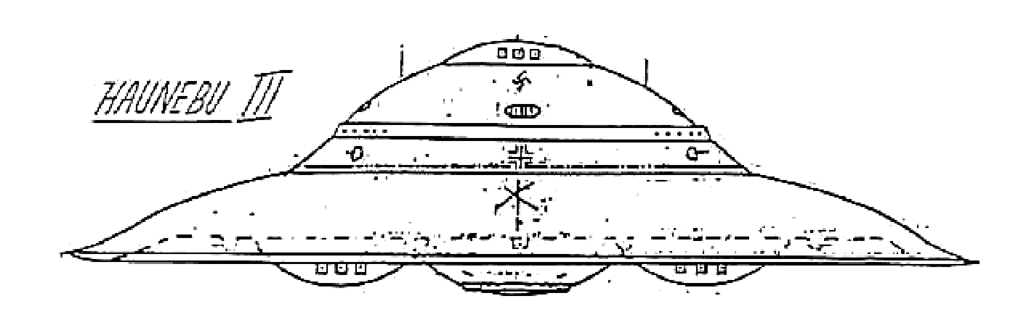
Als 1945 eine Vril 7 von den Russen abgeschossen wurde, wurde ein ähnliches, unter dem Rumpf montiertes KSK-Geschütz mit den Trümmern zerstört, die am Ort der Schlacht gefunden wurden. Nach dem Krieg konnten die seltsamen Metallkugeln und Wolframspiralen, aus denen die Waffe bestand, nicht identifiziert werden.

Es wurde jedoch spekuliert, dass die mit dem Triebwerk verbundenen Kugeln Kaskadenoszillatoren bildeten, die mit einem langen, von einer Wolfram-Präzisionsspirale umhüllten Übertragungsstab verbunden waren, um einen starken Energiestoß zu übertragen, der geeignet war, bis zu 100m feindliche Panzerung zu durchdringen. Der Einbau der schweren Kanone führte jedoch zu einer starken Destabilisierung der Scheibe, so dass in späteren Haunebu-Modellen angeblich leichtere MG- und MK-Kanonen eingebaut wurden.





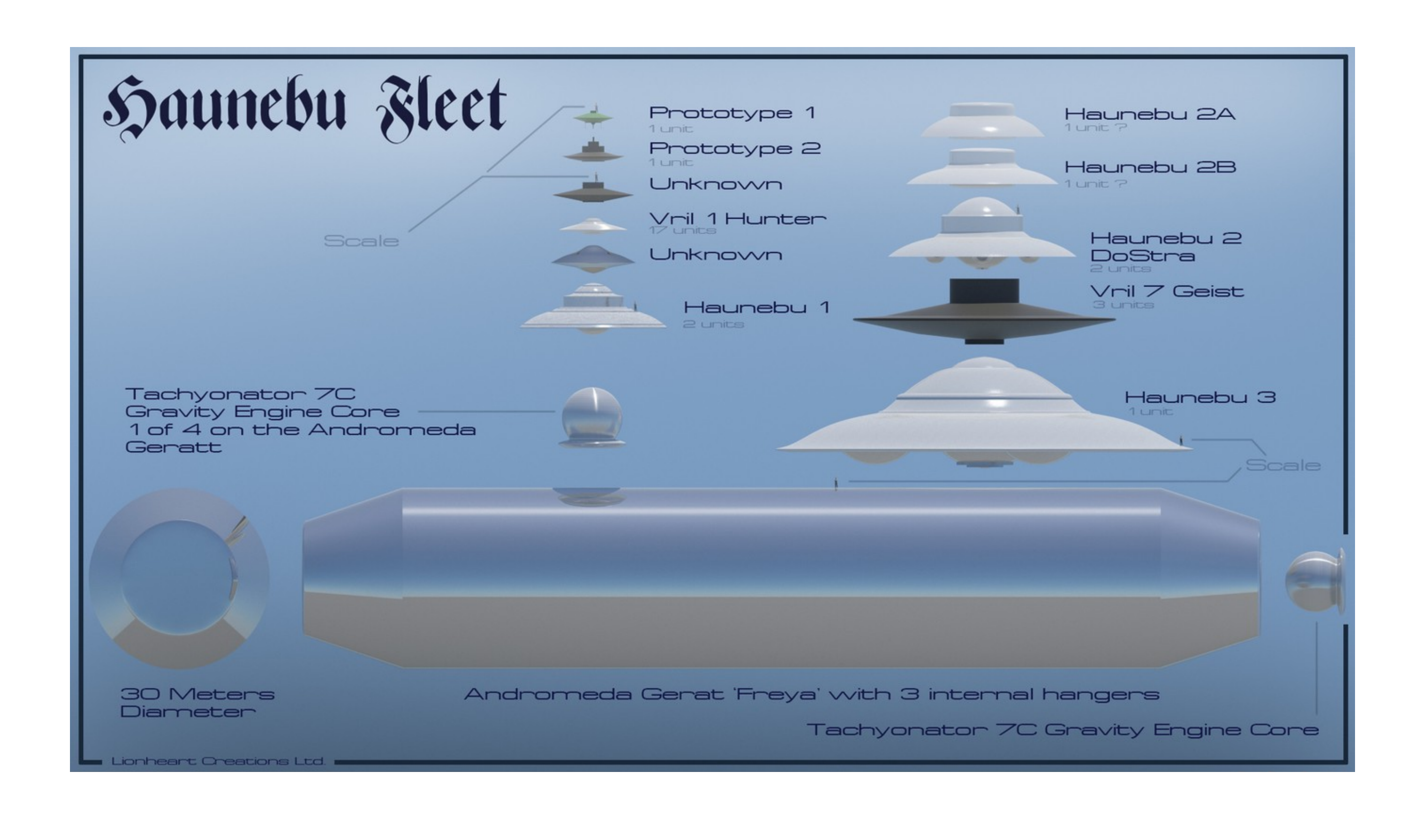
Die Haunebu I flog erstmals 1939 und beide Prototypen absolvierten 52 Testflüge. Im Jahr 1942 war die vergrößerte Haunebu II mit 26 Metern Durchmesser bereit für die Flugerprobung. Diese Scheibe hatte eine neunköpfige Besatzung und konnte ebenfalls einen Überschallflug von 6.000 bis 21.000 km/h bei einer Flugdauer von 55 Stunden erreichen. Sowohl sie als auch die weiterentwickelte Haunebu II Do-Stra mit 32 Metern Durchmesser hatten einen Hitzeschild aus zwei Hüllen aus Victalen. Die Maschinen wurden zwischen 1943-44 gebaut und getestet. Die Maschine absolvierte 106 Testflüge.

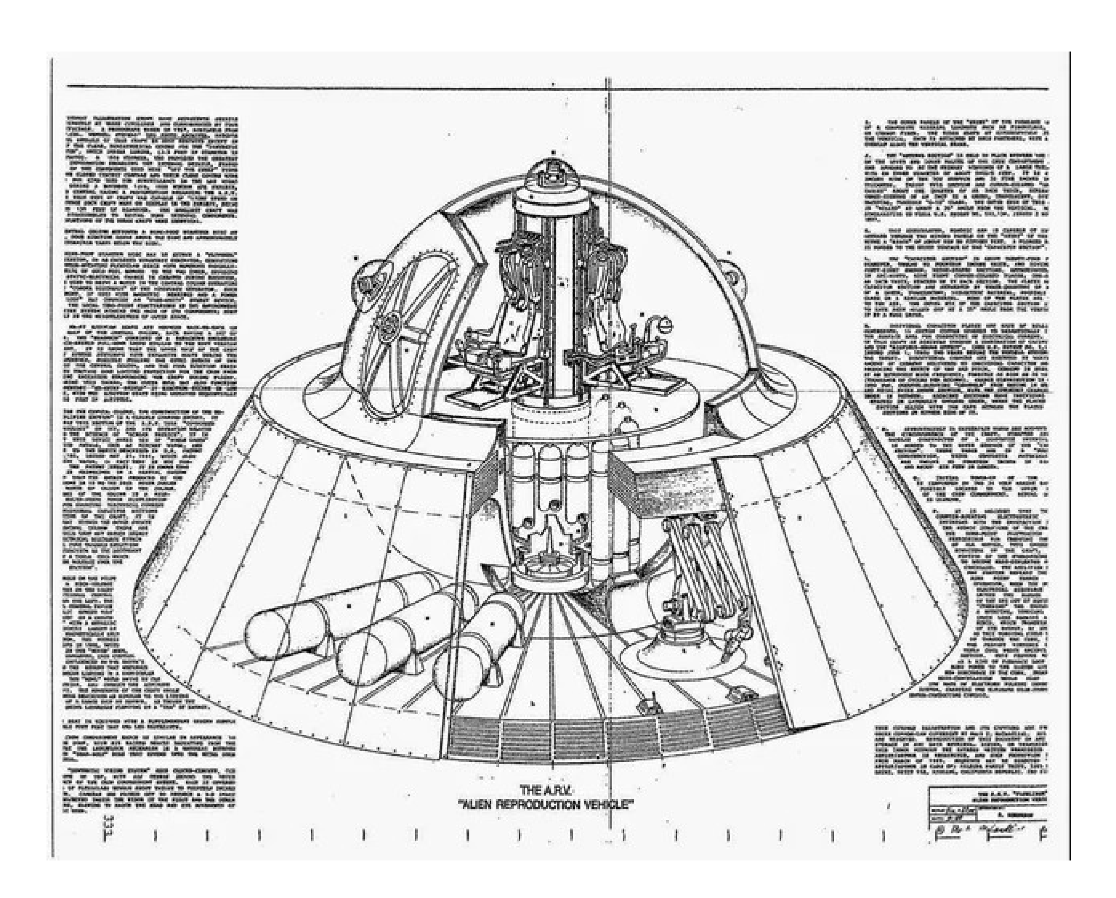


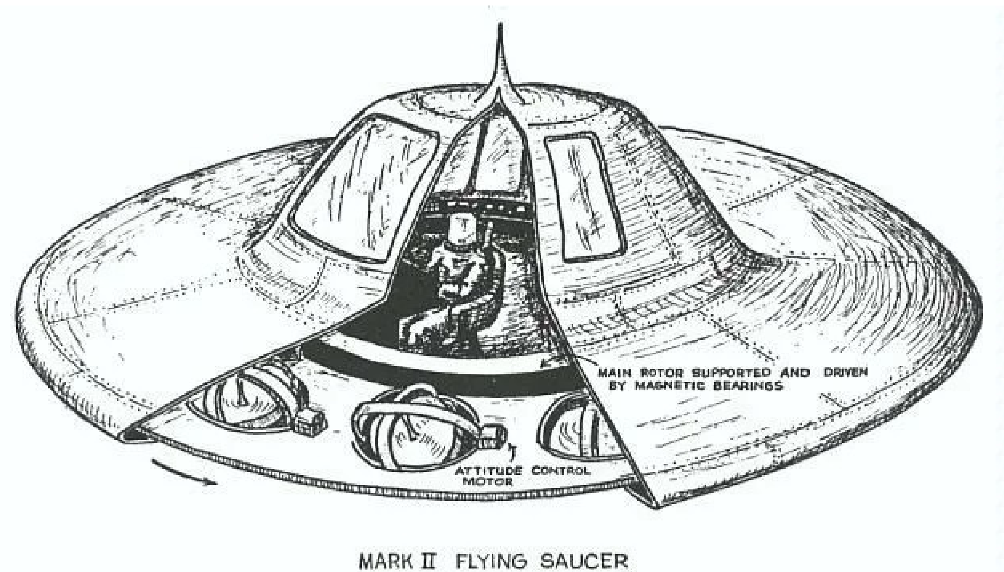
1944 wurde das perfektionierte Kriegsmodell Haunebu II Do-Stra (Dornier STRAtosphären Flugzeug/Stratosphärenflugzeug) getestet. Es wurden zwei Prototypen gebaut. Diese massiven, mehrere Stockwerke hohen Maschinen hatten eine Besatzung von 20 Mann.

Sie erreichten eine Hyperschallgeschwindigkeit von über 21.000 km/h. Die SS hatte beabsichtigt, die Maschinen mit Ausschreibungen sowohl für Junkers als auch für Dornier zu produzieren, doch Ende 1944/Anfang 1945 fiel die Wahl auf Dornier. Das Ende des Krieges verhinderte jedoch, dass Dornier Serienmodelle bauen konnte. Noch größer war die Haunebu III mit 71 Metern Durchmesser. Ein einziger Prototyp wurde noch vor Kriegsende gebaut. Er hatte 32 Mann Besatzung und konnte Geschwindigkeiten von 7.000 bis 40.000 km/h erreichen.

Es hatte einen dreifachen Victalen-Rumpf. Es soll eine Flugdauer von 7 bis 8 Wochen gehabt haben. Das Fahrzeug absolvierte 19 Testflüge. Dieses Fahrzeug sollte im März 1945 zur Evakuierung von Thule und Vril eingesetzt werden. Weitere Pläne für ein Haunebu IV mit einem Durchmesser von 120 Metern waren in Arbeit, aber es ist nicht bekannt, dass ein solches Flugzeug vor Kriegsende gebaut wurde.







MARK II FLYING SAUCER

ELECTRONIC CENTRIFUGES BASED ON THE VORTEX DRIVE ARE MOUNTED IN GIMBALS TO TURN IN SYNCH WITH THE REVOLUTIONS OF THE MAIN ROTOR DISC.
THE TUNED ELECTROMAGNETIC FIELD GENERATED BY THE VORTEX DRIVE CAUSES THE VEHICLE TO BE CARRIED BY THE EARTH'S ELECTROMAGNETIC FIELD LIKE A DIRIGIBLE ELECTRON.
CONTROLLED GEOMAGNETIC PROPULSION IMPROVES THE DESIGN EFFICIENCY TO THE MARK III STAGE.